RESEARCH BULLETIN

No. 253 February 1987

Canso Trade, 1720-1744

Judith Tulloch, Atlantic Regional Office, Halifax,
Nova Scotia

During the first half of the 18th century, Canso formed a corner of a busy transatlantic trading network. The tiny resident population was swelled each year by hundreds of fishermen who were based in the area during the summer and fish cured at Canso was transported to southern Europe and New England. Throughout the period, the fishery was dominated by New Englanders. Prominent merchants like William Pepperell and Peter Faneuil sent fishing schooners and transport ships to Canso. The shoremen who managed the fishing establishments there were also New Englanders. Similarly both the fishermen and the vast majority of on-shore servants were from the American colonies with only a few shorehands from Ireland. English participation in the Canso fishery was almost completely limited to the transatlantic trade.

The yearly routine at Canso was built around the busy summer fishery. The first boats to arrive were fishing vessels from New England, bringing both fishermen and on-shore workers. These schooners, usually of about forty tons and manned by an average of five men, arrived early in March. The shorehands set about readying the flakes for use while the fishing schooners departed for the

Environnement Canada Environment Canada
Parcs Parks
Cette publication est disponible en français.

Banks. The schooners were usually at sea for periods of two or three weeks, occasionally up to six weeks, and continued to fish until late September. Transport, or "sack", ships arrived at Canso from Britain or New England late in May or early in June. These vessels carried the higher quality "merchantable" cod to markets in Spain, Portugal and Italy.

During the summer months, Canso presented a scene of prosperous activity. Fish flakes lined the shores of the islands with the major centre of habitation on what is now Grassy Island. When the catch was unloaded from the fishing schooners, the shorehands washed the salt from the fish and spread it on the flakes to dry. Each night, they gathered it into stacks to keep it from getting wet and laid it out again in the morning. When cured, the fish was made up into bales for shipping. The large transport vessels, capable of carrying several thousand quintals of fish, usually made only one voyage a year from Canso. Depending upon the weather and catches, the sack ships began to set sail east late in the summer. The fishing schooners returned to New England somewhat later, usually in October. Most of the shorehands departed with them, leaving only a few men to maintain the flakes and storehouses over the winter. By early November, Canso was again reduced to its small resident population of 30 to 40, protected by a garrison of 2 or 3 companies of the 40th Regiment.[1]

The Canso fishery was only part of a wideflung trade for many of the men and vessels connected with it. Much of the merchantable cod was carried to Europe in ships owned by New England merchants like Peter Faneuil, Joshua Peirce and William Pepperell. Their vessels usually carried cargoes of New England and West Indies goods to Britain or the Mediterranean during the winter. There they loaded with salt and miscellaneous supplies before sailing for Canso late in the spring. After returning to southern Europe with Canso fish in the fall, the New England ships picked up cargo for either Britain or the American colonies but usually returned to home waters for the worst months of winter.[2]

The price of the fish fluctuated substantially over the quarter-century of the New England fishery. Late in the 1720s, it occasionally dropped as low as 7 shillings sterling per quintal but by 1732 had risen to a high of 12/6 sterling. On average, the price remained between 8/ and 10/ sterling per quintal. The fishermen were usually paid in shares of their vessel's catch, a custom that continued to the present day. Their proportion was one-half of the proceeds with the owner, who customarily provided provisions and equipment, retaining the other half. Some of the fishermen's income was spent in purchases, such as tobacco and rum, from the

shoremen/merchants. Bills of exchange were issued for the remainder, as was typical with most financial transactions of the period. The shorehands were paid entirely in truck supplied from the storehouses of their New England employers. Such goods as fabric, rum, tobacco, sugar and molasses were common currency. Paying in kind undoubtedly meant that many of the servants were perpetually in debt to their employers. Moreover, heavy run consumption occasioned complaints about damage to the fishery caused by the men's incapacity.[3]

The Canso fishery had one major product: dried salted codfish. Higher quality cod was exported to the Mediterranean market, which required vast quantities because of the dietary restrictions of the Roman Catholic church. In 1755, the Iberian peninsula consumed 300,000 quintals a year and the populous Italian peninsula formed an equally reliable market.[4] Poor quality cod that had been damaged during curing, known as "refuse" fish, was exported to the Caribbean as food for the large population of plantation slaves. Refuse fish was usually transported by the New England fishing vessels on their voyage south in the autumn. A minor by-product was cod liver oil, used chiefly in the tanning industry. Only a relatively few barrels were made yearly, ranging from a low of 28 in 1729 to 486 in 1737. Most of the oil appears to have been shipped south to New England at the end of the fishing season.[5]

Provisions for seasonal and permanent inhabitants formed most of the import trade at Canso during the busiest years of the New England fishery. These provisions came both from overseas and from New England. Some of the sack ships from Britain carried supplies on their outward voyage in the spring. In 1732, for example, these ships brought bread, flour, pork and beef for sale. These supplies appear to have come principally from Ireland.[6] On the other hand, the dominance of the Canso fishery by New England suggests that the bulk of supplies were in fact imported from the North American colonies. There were complaints in 1727 that Boston supplied all the goods required at Canso, to the detriment of the British traders.[7] As well, naval officers who reported on the state of the fishery regularly noted that New Englanders brought supplies to Canso.

Food appears to have been the chief import from New England whose proximity permitted shipment of livestock and perishable produce. Records of New England traders show substantial sales of food, especially livestock, to the residents and fishermen at Canso. In 1726, for example, Portsmouth merchant Joshua Peirce sent the sloop Happy Returns to Canso with at least 16 sheep and 15 lambs, as well as several cows and calves. The

purchasers included permanent residents and captains of both fishing and sack ships. Similarly an account book kept by Peirce shows such foodstuffs as rum, sugar, tobacco, limes, molasses and beef sold to residents of Canso.[8] A more detailed list of goods shipped to Newfoundland by Boston merchant Thomas Hancock, also active in Canso, probably represents the type of merchandise regularly exported northwards. Hancock's ship carried a cargo of 13 tierces of Indian corn, 3500 hogsheads of staves, 99 barrels of flour, 66 loaves of white sugar, 13 hogsheads and tierces of tobacco, 4 hogshead Barbadoes rum, 5 boxes of soap, 39 barrels of port and 6 barrels of cider.[9] Certainly the records of food consumed by Joshua Peirce's Canso household during the summer of 1723 support the availability of these sorts of goods. His living expenses included purchases of bread, pork, beef, flour, sheep, oil and molasses.[10]

In addition to foodstuffs, the Canso population required fishing supplies. Of these, salt was the most obvious and requisite. The Canso fishery regularly used 10 hogshead of salt for every 100 quintals of fish.[11] Hence during the 1720s and 1730s when production sometimes reached 50,000 quintals a year, as many as 5000 hogshead of salt could be consumed. Salt reached Canso from both Europe and New England. Sack ships sometimes carried salt on their western voyages in the spring. This salt had been imported to Britain from the Iberian peninsula and then exported to North America.[12] Salt also came direct to Canso from the Iberian peninsula, principally on New England ships coming out to Canso early in the spring. In 1729, Joshua Peirce ordered one of his captains to load a full cargo of good white salt at Cadiz and sail to Canso.[13] Salt was also brought from New England which had been long allowed to import it direct from the Iberian peninsula as an exception to the customary restrictions of the English trade laws.[14] Throughout the 1720s and 1730s, salt was regularly brought to Canso from New England by ships that were to load fish for transport overseas. As well, ships on coastal trading voyages put in to Canso with salt as part of their cargo. In only one case was the origin of the salt noted, i.e. the West Indies, although in general the poor quality of West Indian salt was a frequent complaint in the American colonies.[15]

Other fishing supplies required at Canso included such items as nets, lines and hooks. Since almost all of the men actually engaged in fishing were New Englanders much of this type of material was probably brought from New England by the fishing captains on their northward voyage in the spring. Inventories of Joshua Peirce's ships going to or returning from

Canso mention such items as nails, nets, canvas, hooks, lines, anchors and cables.[16] Similar fishing supplies were undoubtedly brought from England by the sack ships. Indeed Peirce himself noted that most ships' supplies like canvas and cables were cheap enough in England that it was worthwhile importing them for use in New England. Certainly in the case of the Newfoundland fishery, England was the principal source of supply for these goods.[17]

Canso also served as an entrepot for both legal and clandestine trading ventures. The legitimate trade, between Europe and New England, does not appear to have been substantial but rather was a by-product of the fishery. In most cases, goods shipped through Canso appear to have been brought out by captains of sack ships, either as a speculative venture for sale to New England merchants or as delivery of goods previously ordered in Britain by the colonial traders. One well recorded transaction by Joshua Peirce may be representative of this type of trade. Late in 1728, Peirce despatched one of this ships to Cadiz with a cargo of fish and oak timber. There the cargo was to be sold and the ship loaded with salt that she would then carry to Canso where she was chartered to load fish. Peirce's letters to his European agents and to the captain of the ship indicate the kind of material that may have arrived direct from Europe as part of the trans-Atlantic trade circuit. Some of the goods were clearly intended for re-sale. In addition to a full load of white salt, Captain Cate's shopping list included casks of white wine, jars of olives and olive oil, fresh lemons and bolts of coarse Holland linen. Peirce also ordered goods for his own use: 2 china punch bowls and 5 gallons of liquor. Such mixed cargoes were not uncommonly brought to Canso by westward-bound vessels in the spring. Some of the goods thus imported may well have been re-exported to Louisbourg or New England but consumption at Canso is certainly possible. In this particular instance, however, the goods did not pass through Canso since Captain Cate remained in Cadiz till after mid-August 1729 and was therefore ordered to return direct to Piscataqua.[18]

The occasional presence of Mediterranean goods in Canso is confirmed by customs' records. In 1728, the brigantine Gardiner, which had arrived from Spain to load fish for transport to Portugal, was confiscated on the grounds that the captain had imported Spanish goods without paying duty. The cargo - olive oil, olives, wine and soap - was sold at an auction with many of the goods bought back by the captain, Robert Parramore.[19] Such transactions only rarely appear in the documents and available evidence suggests that European

goods were usually imported direct to New England rather than through Canso. A list of fishing vessels leaving Canso in September 1730 shows only four ships of 154 carrying foreign imports back to New England ports. The vast majority of returning ships carried only fishing stores, refuse fish or, in fact, ballast.[20]

The clandestine trade with Louisbourg seems always to have been a significant part of the Canso economy. As early as 1726, an experienced New England trader reported that New England ships frequently carried such commodities as cattle, pork, boards, and shingles to Louisbourg. These cargoes had been cleared from New England ports as if bound for Canso but were instead intended for Louisbourg.[21] Louisbourg's chronic difficulties with obtaining sufficient food supplies made it a lucrative market for the New Englanders with their accessible supply of livestock and produce. Moreover, frequent shortages forced Louisbourg authorities to accept and, at times, to solicit New England trade. In 1743, for example, expected shortages prompted officials there to send to Canso for flour, biscuit, corn, vegetables and cod.[22] One result of this ready market was a scarcity of provisions in Canso and a consequent price rise. The cost of a sheep at Canso in 1726 for example was noted to be double that at Louisbourg.[23]

The New England trade with Louisbourg had opponents on both sides. British authorities concluded that it was detrimental to Canso's development while British merchants complained that because the French traded at Canso, legitimate traders could not purchase fish and were therefore shut out of the rich Mediterranean market.[24] Some French merchants were equally opposed to the New England trade: in 1725, a group claimed that the English smugglers interfered with their livelihood by importing such products as beef, pork, tobacco, salt, tar and textiles.[25] Nonetheless the illegal New England trade with Louisbourg flourished throughout the early 18th century. Despite risks of seizure by either English or French authorities, New England merchants found the rewards lucrative, especially access to the market of the French West Indies. Such West Indian goods as sugar, cotton, cocoa, molasses and indigo found ready sale in Boston and provided additional profits for many merchants engaged in the Canso fishery. The extent to which the Boston entrepreneur Peter Faneuil was involved in trade with Louisbourg is illustrated by his correspondence with his Canso agent, Thomas Kilby, over a period of two summers. During the summer of 1737, Faneuil sent at least three vessels to Canso en route to Louisbourg. Cargoes included building supplies such as board, plank, shingles and brick as well as such food items as beef, biscuit

and flour. Kilby was instructed to purchase West Indian goods in exchange, specifically indigo, rum, molasses and sugar. Kilby made several visits to Louisbourg during 1738 as well, taking goods sent by Faneuil to customers there and under orders to buy wine, sweetmeats or sugar if they were available.[26] These commodities appear to have then been shipped through Canso to Boston. Hence although the vast majority of these goods would have been consumed in New England, some may have remained in Canso for use there.

During the 25 years of the New England fishery at Canso, catches and revenue fluctuated substantially. New Englanders were fishing at Canso soon after the cession of mainland Nova Scotia to Britain in 1713 and by 1718, John Henshaw and Giles Hall of Boston, the first English settlers, had approximately 50 men fishing with them at Canso.[27] In 1720, a British naval officer reported that there were 96 English ships at work in the area.[28] Captain Thomas Smart's seizure of French fishing supplies at Canso in 1718 and the retaliatory Indian raid on the New England establishment there in 1720 served as only temporary setbacks to the growth of the fishery. Indeed the extent of losses indicates the value of the industry at this time. In 1718, for examples, the French claimed a loss of goods valued at 200,000 livres while two years later, New England losses, even after the return of some goods, were estimated at L9000.[29]

The 1720s appear to have been the highpoint of the Canso fishery. In 1720, Governor Richard Philipps of Nova Scotia claimed that the New Englanders caught between 80,000 and 100,000 quintals per year although statistics for later years indicate that the annual catch seldom exceeded 60,000 quintals.[30] Fear of renewed Indian attacks early in the decade retarded the growth of the industry and in 1722, a group of Canso fishermen warned that many of them would leave unless the British government provided adequate protection of their trade.[31] A measure of security was achieved in 1723 when a naval ship was dispatched to patrol the Nova Scotian coast. A year later a small fort was built on Grassy Island to defend the shore establishment.[32] As well, signing of a peace treaty with the Indians in 1726 lessened the threat to the fishermen.[33] Although statistics for the late 1720s are incomplete, the veteran Canso trader, Joshua Peirce, reported that 1728 was the best year in many at Canso and the following summer, predicted that the catch would be as good as it had been in 1728.[34]

Direct overseas trade seems to have declined in the 1730s. Throughout the preceding decade, a substantial number of the sack ships loading for the Mediterranean had come from Britain

with fewer from New England. From the early 1730s, New England transports began to predominate and by the end of the decade, as the possibility of war with Spain increased, there was little direct overseas export from Canso. Indeed in 1740, no British sack ships came to Canso and in the following year, the fishing report noted that no sack ships had come since the outbreak of the war late in 1739.[35] Merchantable fish was taken back to New England for re-export to Europe or the West Indies.

The decline in overseas trade was influenced by several factors. British naval offices sent out to protect the fishery, as well as British merchants, complained that much of the catch was sold to the French trading from Louisbourg. There was consequently little profit for British traders.[36] Canso fish also gained a reputation for poor quality as a result of bad curing practices. By late in the 1720s, consumption of Canso fish in the lucrative Iberian market had dropped and British consuls and merchants there had complained of the inferiority of the fish. Board of Trade officials warned that unless greater care was taken, the Mediterranean market might be lost.[37]

The nature of the Canso fishery predisposed it to problems. Unlike Newfoundland, still primarily an inshore small-boat fishery, Canso was an offshore Banks industry. The freshly caught fish was salted and stored in the holds of the schooners throughout the length of the fishing voyage, between two and five weeks. By contrast, Newfoundland fishermen returned to land every night so that the day's catch was washed and laid out to dry almost immediately. Hence, particularly in summer, the Canso fish could suffer salt burns and deteriorate to the extent that it could be sold only as refuse fish rather than the higher-priced merchantable. Another complaint against the Canso fish was that in an attempt to win the early, most lucrative, market, New England merchants shipped the cod before it had dried properly, again lessening its quality on arrival in Europe.[38]

The Canso fishery, closely tied to the Boston merchant community, was also affected by commercial rivalry among the New England seaboard towns. During the 1720s and 1730s, entrepreneurs in the coastal towns of Essex County, such as Marblehead and Salem, strove to break the overwhelming domination of Boston over Massachusetts Bay shipping. In 1737, Peter Faneuil warned his agent at Canso that the fishermen must be careful to improve the quality of their product since the fishing industry at Marblehead would take advantage of any problems with Canso fish to destroy the industry there.[39] Moreover, the fish market in both Europe and the West Indies

experienced a serious glut in the 1730s.[40] Hence insecurity of transport because of the war with Spain, lessened demand and powerful competition all combined to erode Canso's long-established position in New England's cod fishery. The settlement's failure to revive after the French attack in May 1744 merely confirmed its loss of status.

A short-lived aspect of the Canso fishery was a whaling industry, lasting barely five years. First reported in 1732, the fishery was prosecuted on the Grand Banks, primarily by Nantucket seamen. The most successful year was 1732 when 22 whales were landed at Canso, representing 2000 tons of oil and 6 tons of bone for a value of about L4500. Fewer whales were taken in subsequent years: in 1738 none of the three vessels fishing were successful and the official returns for 1740 noted that there had been no whale fishery that year. Whales were at first reported to be numerous but within a few years, their numbers declined as they had earlier along the New England coast. In 1737, for example, only nine were taken, two of which were described as "small." Most of the vessels that had formerly put into Canso had travelled further north to hunt in the Davis Straits where that year there were between 50 and 60 whaling ships from Massachusetts alone.[41]

During the years of the New England fishery at Canso, the settlement was guarded by a detachment of the 40th Regiment. One company of about 36 men was stationed there late in 1720 after the French attack of that summer and in later years, the garrison increased to as many as 120 men. Their presence necessitated regular provisioning by military authorities. Goods were supplied by British contractors, usually through New England agents. The contractors were required to provide bread, beef or pork, butter or cheese, and flour or rice at a weekly rate per man of 7 pounds of bread, 7 pounds of beef or 4 of pork, 3 pints of pease, 6 ounces of butter or 1 pound of cheese and 1 pound of flour or 8 ounces of rice.[42]

The dominance of the Canso market by New England traders probably meant that at least some of these goods were supplied from Boston as was the case with provisions for the detachments of the 40th stationed at Annapolis Royal.[43] On the other hand, closer ties with Britain through the annual voyages of sack ships may have brought more of these contract supplies from overseas. This was almost certainly the case in 1736 when a group of officers at Canso reported on the quality of the provisions recently received on board a British sack ship, the Sir Thomas Pinck of Bristol. The cargo appears to have represented a substantial portion of the garrison's provisions: bags of bread (probably hardtack biscuit), casks of beef, pork, flour and pease and firkins of butter.[44]

Similarly in 1742, the military engineer, J.M. Bastide, reported that the garrison at Canso depended upon annual provisioning from England.[45]

Fresh provisions and livestock were regularly brought from New England. The records of New England merchants show officers of the garrison among their customers at Canso. Joshua Peirce for instance provided a wide variety of goods, including beef, sheep, rum, sugar, tobacco and limes. Among his clients was the lieutenant-colonel of the regiment, Lawrence Armstrong. Late in the 1730s, Christopher Kilby's daybook contained numerous entries for officers of the 40th, including the sale of sugar, tea and wine glasses to Captain Patrick Heron at Canso.[46] These transactions were clearly part of a regular trade in perishable foodstuffs between New England and Nova Scotia. The officers at Canso, like the permanent residents, also supplemented their diet by cultivating small vegetable gardens. Bastide's map of Canso drawn in 1742 shows garden plots along the south shore of what is now Grassy Island while his accompanying report noted that the officers still required fresh goods brought by the New Englanders in the summer, despite having "some little Gardens."[47]

Canso played a significant role in the New England economy of the early 18th century. Fish cured there represented a major source of revenue for the colonial entrepreneurs who dominated the industry. On the other hand, Canso's chief importance in the Atlantic trading network was through the opportunities it offered for trade with Louisbourg. The settlement functioned as a conduit through which French goods, especially products of the French West Indies, were imported for transshipment to New England. During the summer, Canso represented a useful market for New England traders supplying food and fishing equipment but the settlement was too small to sustain year-round trade. Indeed in 1732, Governor Philipps reported that the only manufactured goods consumed in Nova Scotia were cloths of various sorts while the only commodity exported was Canso fish.[48] Nonetheless, as a source of a valuable staple and as a vehicle for camouflaging illicit trade with Louisbourg, Canso served as a useful adjunct to the New England commercial network.

Endnotes

1 Great Britain, Public Record Office, Colonial Office 218, v.2, ff. 53-54. Council of Trade and Plantations to Lords Commissioners of the Admiralty, 16 February 1726. (Colonial Office hereafter CO). For details of the fishery see the annual "scheme of the fishery" submitted to the Board of Trade, C0217 passim.

2 New England Historic Genealogical Society (hereafter NEHGS), Pepperell Family Papers. Folder 13, Elias Pearse to Pepperell, 21 May 1724; Massachusetts Historical Society (hereafter MHS), Miscellaneous Bound Documents, 1728-1733, Samuel Appleton to Joseph Brandon, 24 June 1728. For analysis of the trans-Atlantic pattern of New England trade, see W.T. Baxter, The House of Hancock: Business in Boston 1724-1775, (New York, 1965) and Byron Fairchild, Messrs. William Pepperell, Merchants at Piscataqua, (Ithaca, 1954).

3 For excellent review of the financial system common in New England and hence at Canso, see Baxter, op. cit.. For site specific information, see C0217/6, f. 17, scheme of fishery 1729, and ff. 26-27, scheme of fishery 1730.

4 James G. Lydon, "Fish and Flour For Gold: Southern Europe and the Colonial American Balance of Payments", Business History Review, v. XXXIX, 1965, p. 173.

5 See, for example, C0217/5, f. 231 ff., list of ships clearing Canso, September 1730: no oil transported eastwards.

6 C0217/6, f. 143, scheme of fishery 1732; ff. 26-27, scheme of fishery 1730; f. 17, scheme of fishery 1729. Irish foodstuffs were common in the Newfoundland fishery. See C. Grant Head, Eighteenth Century Newfoundland, (Toronto, 1976), pp. 109-10.

7 C0194/8, f. 140, Commodore John St. Lo to Council of Trade and Plantations, 30 September 1727.

8 Harvard University, Baker Library, Wendell Family Papers, II A-1, Joshua Peirce Daybook, sundries sold at Canso, sloop Happy Returns 1726 and miscellaneous entries.

9 NEHGS, Hancock Family Papers, Box 13, bills of lading for government supplies, 1734-62.

10 Baker Library, Wendell Family Papers, II A-2, Joshua Peirce Ledger, House expenses, Canso, 1723.

11 C0217/6, ff. 26-27, scheme of fishery 1730.

12 Head, op. cit., p. 107.

13 Baker Library, Wendell Family Papers, II A-1, Peirce Daybook, Peirce to Captain Cate, 9 February 1729.

14 NEHGS, Pepperell Family Papers, Folder 17, Gibbs, Lenven and Potter to Pepperell, 16 April 1728. For laws on salt importation, see Charles M. Andrews, The Colonial Period of American History, England's Commercial and Colonial Policy, (New Haven, 1938) p. 109.

15 See, for example, Baker Library, Wendell Family Papers, II A-1, Peirce Daybook and II A-2, Peirce Ledger, miscellaneous entries and NEHGS, Hancock Family Papers, F-4, Peter Faneuil Letterbook 1737-39, Faneuil to Thomas Kilby, 20 June 1737 and same to same, 1 September 1738. Andrews, op. cit., p. 109.

16 Baker Library, Wendell Family Papers, II A-1, Peirce Daybook, inventory of ships sent fishing to Canso, 26 October 1725, and II A-2, Peirce Ledger, memo of stores on Dolphin at Canso,
31 August 1724.

17 Baker Library, Wendell Family Papers, II A-1, Peirce Daybook, Peirce to unnamed correspondent in Britain, 10 September 1728; Head, op. cit., p. 102.

18 Baker Library, Wendell Family Papers, II A-1, Peirce Daybook, Peirce to Francis Wilks, 1 February 1728 [sic - 1729], Peirce to William Jacks, 3 February 1729, Peirce to Captain Cate, 9 February 1729 and 14 August 1729, Peirce to Jacks,
15 August 1729.

19 C0217/5, ff. 159-60, Evaluation of ship and contents,
20 August 1728.

20 C0217/5, f. 231 ff., list of ships clearing Canso,
September 1730.

21 C0217/4, f. 306, John Bradstreet to Lords Commissioners of Trade and Plantation, received 24 March 1726. Similar problems, including the method of circumventing customs' officials, were described 17 years later by the customs' collector at Canso. C0217/31, f. 199, Newton to Lords of Trade, 1 September 1743.

22 Donald F. Chard, "The Impact of Ile Royale on New England, 1713-1763"; Ph.D Thesis, University of Ottawa, 1976, p. 64.

23 C0217/4, f. 306, Bradstreet to Commissioners of Trade and Plantations, 24 March 1726.

24 C0217/6, f. 92, Petition of Matthew Mauger et al. to Lords Commissioner of Trade and Plantations, n.d. [ca. 1731-32].

25 Harold A. Innis, "Cape Breton and the French Regime", Transactions of the Royal Society of Canada, 1935, sect. 2, p. 67.

26 NEHGS, Hancock Family Papers, F-3, Faneuil invoice book 1725-29, miscellaneous lists of goods received from Louisbourg, and F-4, Faneuil letterbook, Faneuil to Thomas Kilby, 13 and 20 June 1737, 15 July 1737, 12 and 18 August 1737, 8 September 1737, 21 August 1738 and 18 September 1738.

27 C0217/2, f. 188, copy of letter from Cyprian Southack to lieutenant-governor at Annapolis Royal, 7 January 1718.

28 C0217/3, ff. 13-14, memorandum of Captain Benjamin Young, 21 October 1720.

29 Calendar of State Papers, v. 31, (1719-20) p. 99; C0217/3, ff. 128-30, memorial of Henshaw, Taylor et al., 29 August 1720 for loss of goods valued at L18,000 and ff. 212-15 for revised total.

30 C0217/3, f. 107, Governor Philipps to Lords Commissioners of Trade, 26 August 1720.

31 C0217/4, ff. 142-43, Taylor, Richards et al. to Armstrong, 10 August 1722.

32 C0217/4, f. 180, Armstrong to Lords of Trade, 23 March 1732; C0217/38, p. 37, Armstrong to Newcastle, 5 September 1725.

33 George A. Rawlyk, Nova Scotia's Massachusetts: A Study of Massachusetts - Nova Scotia Relations 1630 to 1784, (Montreal, 1973) p. 130.

34 See Baker Library, Wendell Family Papers, II A-1, Peirce Daybook, Peirce to Tidmarsh and Appleton, 11 July 1728; Peirce to unnamed correspondent, 25 April 1729 and Peirce to Tidmarsh & Co., 28 July 1729, for good fishery.

35 Scheme of fishery for 1730s for decline in overseas shipments, specifically C0217/8, ff. 101-03, scheme of fishery 1740, "no sack ship loading ... this year," and C0217/8, ff. 128-33 for 1741 report.

36 C0194/8, f. 140, St. Lo to Lords of Trade, 30 September 1727; C0217/6, f. 92, petition of Mauger et al. to Lords of Trade, n.d. [ca. 1731-32].

37 C0218/2, ff. 237-46, Popple to Burchett, 30 March 1731.

38 For complaints of bad curing practices, see scheme of fishery for 1730s, e.g. 1730, C0217/6, ff. 26-27, see also C0194/8, f. 139v, St. Lo to Lords of Trade, 30 September 1727.

39 NEHGS, Hancock Family Papers, F-4, Faneuil Letterbook, Faneuil to Kilby, 15 July 1737.

40 James G. Lydon, "North Shore Trade in the Early Eighteenth Century, "The American Neptune, v. XXVIII, 1968, pp. 272-73.

41 For details of whale fishery see scheme of fishery, C0217/6, f. 143, (1732), C0217/7, f. 28 ff. (1733), C0217/7, ff. 155-56 (1735), C0217/7, f. 199, (1736), C0217/7, f. 27 (1737), C0217/8 f. 38 (1738) C0217/8 ff. 101-3 (1740). George Brown Goode, The Fisheries and Fishery Industries of the United States, (Washington, 1884-87), Section V, Vol. II, p. 94.

42 Nova Scotia Archives II, A Calendar of Two Letter Books and One Commission-Book in the Possession of the Government of Nova Scotia, 1713-1741, A.M. MacMechan ed., (Halifax, 1900), Philipps to Armstrong, 4 April 1721, p. 73.

43 Brenda Dunn, "Food for Philipps'Regiment, Annapolis Royal, 1717-1757", unpublished manuscript, Atlantic Regional Office, Parks, p. 2.

44 MHS, Belknap Papers, 61 A 130, John Jephsen, John Bradstreet, Christopher Aldridge, Thomas Armstrong and James Gibson to Paul Mascarene, 3 August 1736.

45 Great Britain, Privy Council 1, v. 58, B3, Report for Canso in Nova Scotia by J. M. Bastide, Engineer, 1742 (microfilm from Fortress of Louisbourg National Historic Park).

46 Baker Library, Wendell Family Papers, II A-1, Peirce Daybook, miscellaneous accounts, including goods sold to Armstrong from sloop Happy Returns, July 1726; NEHGS, Hancock Family Papers, TH-1, Christopher Kilby's Daybook, account of Patrick Heron, 21 September 1738.

47 Great Britain, Privy Council, v. 58, B3, Report for Canso in Nova Scotia by J. M. Bastide, Engineer, 1742.

48 Account of trade and revenue in Nova Scotia prepared by Governor Philipps, enclosed in Philipps to Lords of Trade, 24 January 1732, in Public Archives Canada, Documents Relating to Currency, Exchange and Finance in Nova Scotia with Prefatory Documents, 1675-1758, rev. and ed. Gustave Lanctot, (Ottawa, 1933), pp. 180-181.

APPENDIX

Livestock and goods specified at Canso

1720 cattle, pigs, fowl, dogs (livestock left to Henshaw and Hall after Indian raid, August)

1721 4 barrels cider, 4 pairs yarn stockings, 6 pair yarn mittens, 1 piece crepe, 5 yards swanskin (Mrs. Hannah Pickering's account)

1723 3 1/2 (hogshead? hundredweight?) bread, 1 barrel pork, 65 1/2 barrels (?) beef, 1 barrel flour, 1 barrel beef, 1 1/2 sheep, 1 gallon oil, molasses (goods consumed by Peirce's establishment)

1724 1 bag deck nails, 1 barrel with nets, 1 candlestick, 4 pistols, 1 gun, flour, sword, 1 hogshead molasses, 1 barrel nets, 1 cask vinegar, 3 casks brandy, 1 cask oil, 1 firkin sugar, 3 jars olives, 2 bundles canvas (cargo of Peirce's sloop)

1725 51,128 pounds bread, 319 bushels pease, 5019 pounds flour, pork, butter, cheese (garrison provisions)

1726 18 chaldron coal, 1000 iron in rods, 30 1/2 ells linen, 197 (hundredweight?) figs and raisins, rum, pipes, 20 sheep, 15 lambs, 2 calves, 1 cow, 1 ox, 10,700 board feet sawn board (goods sold by Peirce)

1728 2 hogshead bread, 1 hogshead rum, 2 barrels flour, 4 barrels Virginian pork, 121 pounds tobacco (contents of New England schooner seized by customs' officials); 2 full and 5 ullage casks oil, 9 full and 2 ullage jars oil, 4 casks of wine, 131 pounds soap, 6 jars olives (contents of brigantine arrived from Spain seized by customs' officials)

1729 pork, beef, bread (goods sent by Peirce); rum, tobacco, sugar, molasses (goods used for payment of summer workers)

1730 16 barrels beans, 9900 bricks, 7 hogshead bread, 54 barrels flour, 60 bushels and 8 hogshead corn, 2 hogshead rum, 24 hogshead foreign molasses, 4 barrels foreign sugar, cheese, beef, 20,000 board feet boards, staves, shingles, planks (cargo of ships cleared in September)

ca 1731-32	rum, molasses, brandy, wine, linen (trade goods sold by French traders from Louisbourg)
1735	bags of bread (garrison provisions)
1736	bags of bread, casks of pork, casks of pease, casks of beef, firkins of butter, casks of flour (garrison provisions received in June, probably from Great Britain)
1737	boards, planks, shingles, bricks, pork, beef, barrel of flour, wine (goods sent from Boston by Peter Faneuil); lumber (stored by Faneuil)
1738	8 loaves sugar, bohea tea (goods delivered to Patrick Heron)

Bibliography

Andrews, Charles M. The Colonial Period of American History, England's Commercial and Colonial Policy. New Haven, 1938.

Baxter, W.T. The House of Hancock: Business in Boston, 1724-1775. Russell & Russell, New York, 1965.

Bell, Herbert C. "The West India Trade Before The American Revolution," American Historical Review, XXII, 1917, pp. 272-87.

Brebner, J.B. New England's Outpost: Acadia Before the Conquest of Canada. New York, 1927.

Canada, Public Archives, Documents Relating to Currency, Exchange and Finance in Nova Scotia with Prefatory Documents, 1675-1758. Rev. and ed. Gustave Lanctot, Ottawa, 1933.

Chard, Donald F. "The Impact of Ile Royale on New England, 1713-1763" Ph.D thesis, University of Ottawa, 1976.

"The Price and Profits of Accommodation: Massachusetts - Louisbourg Trade, 1713-1744", Seafaring in Colonial Massachusetts (A conference held by The Colonial Society of Massachusetts, 1975), Boston, 1980, pp. 131-151.

Davis, R. The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries. London, 1962.

Douglass, W. A Summary, Historical and Political of the First Planting, Progressive Improvements and Present State of British Settlements in North America. London, 1760.

Dunn, Brenda "Food for Philipps'Regiment, Annapolis Royal, 1717-1757," unpublished manuscript, Atlantic Regional Office, Parks.

Fairchild, Byron Messrs. William Pepperell, Merchants at Piscataqua. Ithaca, 1954.

Flemming, David B. The Canso Islands: An 18th Century Fishing Station. Manuscript Report Series 308, Ottawa, 1977.

Fortress of Louisbourg, National Historic Park, Privy Council 1, v.58, B3. "Report for Canso in Nova Scotia at the Extream [sic] East North East part of North America" by J.M. Bastide, Engineer, 1742.

Godfrey, William, "John Bradstreet An Irregular Regular 1714-1774," Ph.D. thesis, Queen's University, 1974.

Goode, George Brown, The Fisheries and Fishing Industries of the United States. Washington, 1884-87.

Great Britain, Master of the Rolls, Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies (1574-1737) W.N. Sainsbury et al., London, 1916-1963, v. 28-44.

Public Records Office, Colonial Office, C0217, Nova Scotia and Cape Breton, original correspondence, C0218 Entry Books, and C0194, Newfoundland, original correspondence.

Harvard University Business School. Baker Library, Wendell Family Papers, Joshua Peirce Letterbooks v. II A-1 and II A-2, (1722-1734).

John Erving Papers, 1733-1745.

Head, C. Grant Eighteenth Century Newfoundland. A Geographer's Perspective. Toronto, 1976.

Innis, Harold A. "Cape Breton and the French Regime", Transactions of the Royal Society of Canada, v. 29, section II, 1935, pp. 68-76.

The Cod Fisheries, Toronto, 1940.

Jensen, Albert C. The Cod. New York, 1972.

Lounsbury, Ralph G. The British Fishery at Newfoundland, 1634-1763. New Haven, 1934. Reprinted Anchor Books, 1969.

"Yankee Trade at Newfoundland", The New England Quarterly, v. III, 1930, pp. 607-626.

Lydon, James G. "Fish and Flour for Gold: Southern Europe and the Colonial American Balance of Payments," Business History Review, v. XXXIX, 1965, pp. 171-183.

"North Shore Trade in the Early Eighteenth Century", The American Neptune, v. XXVIII, 1968, pp. 261-274.

MacNutt, W.S. The Atlantic Provinces: The Emergence of Colonial Society, 1712-1857. Toronto, 1968.

Massachusetts Historical Society, Belknap Papers, v. 61A.

Miscellaneous Bound, 1715-1746.

Wendell Family Papers, Jacob Wendell, 1691-1761, Letter-books and account books.

New England Historic and Genealogical Society. Hancock Family Papers, TH-1, Christopher Kilby's Daybook, TH-3, Wastebook (Accounts) 1735-1740, Faneuil Records, F-1 (Ledger), F-1a (Daybook), F-2 (Accounts), F-3 (Invoices), F-4 (Letterbook 1737-1739), boxes 1-8, 13.

Pepperell Papers, folders 10-28, 38-40.

Nova Scotia, Public Archives. Nova Scotia Archives II. A Calendar of Two Letter-Books and One Commission-Book in the Possession of the Government of Nova Scotia, 1713-1741. Ed. A..M. MacMechan, Halifax, 1900.

Nova Scotia Archives III, Original Minutes of His Majesty's Council at Annapolis Royal, 1720-1739. Ed. A.M. MacMechan, Halifax, 1908.

Nova Scotia Archives IV, Minutes of His Majesty's Council at Annapolis Royal 1736-1749. Ed. Charles Bruce Fergusson, Halifax, 1967.

Phillips, James Duncan, The Life and Times of Richard Derby Merchant of Salem, 1712 to 1783. Cambridge, Mass., 1929.

Salem in the Eighteenth Century. Salem, 1969.

Rawlyk, G.A. Nova Scotia's Massachusetts: A Study of Massachusetts - Nova Scotia Relations 1630 to 1784. Montreal, 1973.

Shepherd, James F. and Gary M. Walton. Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America. Cambridge, Great Britain, 1972.

Weeden, W.B. Economic and Social History of New England, 1620-1789. Boston, 1890, 2 vols.

BULLETIN DE RECHERCHES

N° 253 Février 1987

Le commerce à Canso, de 1720 à 1744

Judith Tulloch,

Bureau régional de l'Atlantique, Halifax, Nouvelle-Écosse

Au cours de la première moitié du XVIIIe siècle, Canso constituait un maillon d'un florissant réseau de commerce transatlantique. La maigre population résidente se gonflait chaque année de centaines de pêcheurs qui avaient leur port d'attache dans la région en été; le poisson traité à Canso était transporté vers le sud de l'Europe et vers la Nouvelle-Angleterre. Pendant toute cette période, la pêche était dominée par les gens de la Nouvelle-Angleterre. Les gros marchands comme William Pepperell et Peter Faneuil envoyaient des goélettes de pêche et des long-courriers à Canso. À terre, les administrateurs des établissements de pêche étaient également originaires de la Nouvelle-Angleterre. De même, les pêcheurs et la plupart des terriens venaient des colonies américaines, quelques manoeuvres seulement étant originaires d'Irlande. La participation anglaise à l'industrie de la pêche de Canso se limitait presqu'exclusivement au commerce transatlantique.

L'activité annuelle à Canso gravitait autour de la trépidente pêche estivale. Les premiers arrivés étaient les bateaux de pêche provenant de la Nouvelle-Angleterre qui amenaient les pêcheurs et les travailleurs terriens. Ces goélettes, qui, habituellement, jaugaient une quarantaine de tonneaux et dont l'équipage se composait de cinq hommes, arrivaient au début de mars. Les manoeuvres s'affairaient à apprêter les vigneaux tandis que les goélettes de pêche appareillaient pour les grands bancs. Les goélettes restaient habituellement en mer de deux à trois semaines, parfois jusqu'à six semaines; la pêche se poursuivait jusqu'à la fin de septembre. Partis de Grande-Bretagne ou de Nouvelle-Angleterre, les navires servant au transport, les long-courriers, arrivaient à Canso fin mai, début juin. Ce sont ces navires qui transportaient la morue de meilleure qualité, de qualité marchande, vers les marchés d'Espagne, du Portugal et d'Italie.

Les mois d'été, Canso était l'image même de l'activité prospère. Les vigneaux couvraient littéralement les rives des îles. Le grand centre d'habitation était situé dans ce qui s'appelle maintenant l'île Grassy. Quand les prises étaient débarquées des goélettes, les terriens lavaient les poissons pour en enlever le sel et les disposaient sur les vigneaux pour les faire sécher. Chaque soir, il les empilaient de manière à les mettre à l'abri de l'humidité puis les réétalaient le lendemain. Une fois salés, les poissons étaient réunis en balles prêtes à expédier. Les grands navires de transport capables de charger plusieurs milliers de quintaux de poisson, ne faisaient habituellement qu'un voyage par année depuis Canso. Dans la mesure où le temps et les prises le permettaient, les navires de transport commençaient à prendre la mer vers l'est à la fin de l'été. Les goélettes de pêche retournaient en Nouvelle-Angleterre un peu plus tard, habituellement en octobre. La plupart des manoeuvres étaient du même voyage; seuls restaient derrière quelques hommes chargés d'assurer l'entretien des vigneaux et des magasins durant l'hiver. Au début de novembre, Canso avait retrouvé sa maigre population d'une trentaine ou d'une quarantaine de personnes protégées par une garnison de deux ou trois compagnies du 40e régiment[1].

La pêche à Canso ne constituait qu'un élément parmi d'autres d'une intense activité commerciale pour nombre des hommes et des navires qui y étaient associés. Une bonne part de la morue de qualité marchande était transportée en Europe à bord

Environment Canada Environnement Canada
Parks Parcs
This publication is available in English.

de navires appartenant à des marchands de la Nouvelle-Angleterre comme Peter Faneuil, Joshua Peirce et William Pepperell. L'hiver, leurs navires transportaient des cargaisons composées de produits de la Nouvelle-Angleterre et des Antilles et destinées à la Grande-Bretagne et la Méditerranée. Là, ils chargeaient du sel et divers produits puis faisaient voile vers Canso à la fin du printemps. Après être retournés dans le sud de l'Europe chargés de poisson de Canso à l'automne, les navires de la Nouvelle-Angleterre chargeaient des cargaisons destinées soit à la Grande-Bretagne, soit aux colonies américaines, mais ils ralliaient habituellement leur port d'attache pour les mois d'hiver les plus durs[2].

Le prix du poisson a varié dans des proportions appréciables au cours du quart de siècle qu'a duré la pêche commerciale de la Nouvelle-Angleterre. Vers la fin des années 1720, il est descendu à 7 shillings sterling par quintal à peine, mais, en 1732, il avait remonté à 12/6 sterling. Il se situait en moyenne entre 8/ et 10/ sterling par quintal. La rémunération des pêcheurs prenait habituellement la forme de parts sur les prises de leur navire, coutume qui s'est maintenue jusqu'à aujourd'hui. La part qui leur revenait était la moitié du produit, l'autre moitié étant celle du propriétaire, qui habituellement fournissait les provisions de bouche et l'équipement. Les pêcheurs utilisaient une partie de leur revenu pour acheter des biens comme du tabac et du rhum aux terriens/marchands. Des lettres de change étaient émises pour le reste, ce qui était pratique courant en matière de transactions financières à l'époque. Les terriens étaient payés en totalité en nature avec des biens puisés à même les magasins de leurs employeurs de la Nouvelle-Angleterre. Les biens les plus utilisés étaient les tissus, le rhum, le tabac, le sucre et la mélasse. Il ne fait guère de doute que la rémunération en nature faisait que les employés avaient une dette perpétuelle envers leurs employeurs. Par ailleurs, la forte consommation de rhum donnait lieu à des plaintes, la pêche ayant à souffrir de l'état d'ébriété des hommes[3].

Le plus important produit des pêcheries de Canso était la morue salée et séchée. La morue de meilleure qualité était exportée vers le marché de la Méditerranée, où l'on en faisait une forte consommation en raison des obligations d'ordre alimentaire qu'imposait l'Église catholique. En 1755, il se consommait dans la péninsule ibérique 300 000 quintaux de poisson par année; la populeuse péninsule italienne constituait un marché tout aussi fiable[4]. La morue de qualité médiocre, qui avait été endommagée au cours du saumurage et qui constituait ce qu'on appelait le poisson de rebut, était exportée vers les Antilles où elle devait servir de nourriture pour la vaste population des esclaves employés dans les plantations. Le poisson de rebut était habituellement transporté à bord des bateaux de pêche de la Nouvelle-Angleterre qui faisaient route vers le sud à l'automne. L'huile de foie de morue constituait un sous-produit d'importance mineure utilisé surtout dans l'industrie du tannage. On en produisait relativement peu chaque année, de 28 barils à peine en 1729 à 486 en 1737. Il semble que la majeure partie de la production d'huile était expédiée vers la Nouvelle-Angleterre à la fin de la saison de pêche[5].

Les provisions de bouche destinées aux résidents saisonniers et permanents constituaient l'essentiel du commerce d'importation de Canso au cours des années les plus actives où s'est pratiquée la pêche commerciale à cet endroit. Elles provenaient tant d'outre-mer que de Nouvelle-Angleterre. Certains des navires de transport partant de Grande-Bretagne étaient chargés de provisions lors de leur voyage du printemps. En 1732, par exemple, ils apportaient du pain, de la farine, du porc et du boeuf destinés à la vente. Il semble que ces provisions provenaient principalement d'Irlande[6]. Par ailleurs, le fait que l'industrie de la pêche à Canso était dominée par la Nouvelle-Angleterre donne à penser que le gros des provisions était en fait importé des colonies nord-américaines. On s'est plaint en 1727 du fait que Boston fournissait tout ce dont Canso avait besoin, et ce, au détriment des commerçants britanniques[7]. Dans le même ordre d'idée, des officiers de marine qui faisaient rapport sur l'état de

l'industrie de la pêche notaient régulièrement que des gens de la Nouvelle-Angleterre apportaient des provisions à Canso.

Il semble que les denrées alimentaires aient constitué la principale importation de la Nouvelle-Angleterre, dont la proximité permettait le transport de bétail et de denrées périssables. Les registres de commerçants de la Nouvelle-Angleterre font état d'importantes ventes de denrées alimentaires, particulièrement de bétail, aux résidents et pêcheurs de Canso. En 1726, par exemple, Joshua Peirce, marchand de Portsmouth, envoya à Canso le sloop *Happy Returns* chargé d'au moins seize moutons et quinze agneaux, ainsi que de plusieurs vaches et veaux. Les acheteurs étaient les résidents permanents et les capitaines des bateaux de pêche et des long-courriers. De même, un livre de comptes tenu par Peirce fait état de la vente à des résidents de Canso de produits comme du rhum, du sucre, du tabac, des limes, de la mélasse et de la viande de boeuf[8]. La liste détaillée des biens expédiés à Terre-Neuve par Thomas Hancock, marchand de Boston, qui était également actif à Canso, est sans doute représentative des types de marchandises qui étaient régulièrement exportés vers le nord. Le navire de Hancock transportait une cargaison composée de 13 fûts de maïs, 3500 tonneaux de douves, 99 barils de farine, 66 pains de sucre blanc, 13 tonneaux et fûts de tabac, 4 tonneaux de rhum de la Barbade, 5 boîtes de savon, 39 barils de porc et 6 barils de cidre[9]. À n'en pas douter, le registre des denrées alimentaires consommées par le ménage de Canso de Joshua Peirce au cours de l'été 1723 confirme qu'il était possible de se procurer les biens de ce genre. Au titre de ses dépenses de subsistance figurait l'achat de pain, de porc, de boeuf, de farine, de mouton, d'huile et de mélasse[10].

Outre les denrées alimentaires, la population de Canso avait besoin d'articles qu'elle utilisait pour faire la pêche. Le plus évident et le plus nécessaire était le sel. Les pêcheries utilisaient systématiquement dix tonneaux de sel pour chaque masse de 100 quintaux de poisson[11]. Ainsi, au cours des années 1720 et 1730, époque où la production a parfois atteint 50 000 quintaux par année, on a pu employer jusqu'à 5000 tonneaux de sel. Ce dernier provenait tant d'Europe que de Nouvelle-Angleterre. Les navires de transport en étaient parfois chargés pour leur voyage vers l'ouest au printemps. Ce sel avait été importé en Grande-Bretagne de la péninsule ibérique et il était ensuite réexporté vers l'Amérique du Nord[12]. Le sel venait aussi directement de la péninsule ibérique, principalement à bord de navires de la Nouvelle-Angleterre dont Canso était la destination au début du printemps. En 1729, Joshua Peirce donna l'ordre à l'un de ses capitaines d'embarquer une pleine cargaison de bon sel blanc à Cadix puis de faire voile vers Canso[13]. Le sel pouvait aussi provenir de la Nouvelle-Angleterre, laquelle était depuis longtemps autorisée à en importer directement de la péninsule ibérique, situation qui constituait une exception aux restrictions douanières fixées par les lois anglaises sur le commerce[14]. Tout au long des années 1720 et 1730, le sel était régulièrement apporté à Canso depuis la Nouvelle-Angleterre à bord de navires qui venaient y prendre du poisson destiné aux marchés d'outre-mer. De même, il arrivait que des navires caboteurs fassent escale à Canso pour y débarquer le sel qui constituait une partie de leur cargaison. L'origine du sel est mentionnée dans un seul cas; il s'agissait en l'occurrence des Antilles, mais la médiocre qualité du sel antillais était la source de plaintes fréquentes dans les colonies américaines[15].

À Canso, la pêche avait également besoin de choses comme des filets, des lignes et des hameçons. Comme la presque totalité des hommes pratiquant effectivement la pêche étaient originaires de la Nouvelle-Angleterre, il est probable que ce type d'équipement était apporté par les patrons-pêcheurs à leur voyage vers le nord au printemps. Les inventaires de la cargaison des navires de Joshua Peirce qui allaient à Canso ou qui en revenaient font état d'articles comme des clous, des filets, de la toile, des hameçons, des lignes, des ancres et des câbles[16]. Il n'est guère douteux que les long-courriers en provenance d'Angleterre apportaient des engins semblables. En effet, Peirce lui-même mentionne que la plupart des articles pour bateau, comme la toile et les câbles, étaient suffisamment bon marché en Angleterre. Il est certain en tout cas que l'Angleterre était la principale source de ce type d'équipement pour les pêcheries de Terre-Neuve[17].

Canso servait également d'entrepôt pour les objets qui faisaient l'objet du commerce, licite ou illicite. Le commerce licite, entre l'Europe et la Nouvelle-Angleterre, ne semble pas avoir été très important; il s'agissait essentiellement d'un à-côté de la pêche commerciale. Il semble que, dans la plupart des cas, les marchandises qui transitaient par Canso aient été apportées par les capitaines des long-courriers, soit qu'ils cherchaient à faire un bénéfice rapide en les revendant aux marchands de la Nouvelle-Angleterre, soit qu'ils livraient des biens commandés en Grande-Bretagne par les commerçants coloniaux. Une transaction effectuée par Joshua Peirce au sujet de laquelle on possède de bons documents est peut-être représentative de ce type de commerce. Vers la fin de 1728, Peirce chargea sur un de ses navires du poisson et du bois de chêne à destination de Cadix; ce navire devait ensuite charger du sel à livrer à Canso, où il devait embarquer du poisson. Les lettres de Peirce à ses agents en Europe et au capitaine du navire indiquent le genre de produits qui pouvaient provenir directement d'Europe par l'intermédiaire du circuit commercial transatlantique. Certains articles, c'était évident, étaient destinés à la revente. Outre une pleine cargaison de sel blanc, la liste d'emplettes du capitaine Cate comprenait des fûts de vin blanc, des jarres d'olives et d'huile d'olive, des citrons frais et des rouleaux de grosse toile de Hollande. Peirce commanda également des biens qu'il destinait à son propre usage: deux bols à punch de porcelaine et cinq gallons d'alcool. Il n'était pas rare que les navires qui faisaient voile vers l'ouest, à destination de Canso au printemps, apportent des cargaisons aussi hétéroclites. Il est possible que certains biens importés aient été réexportés à Louisbourg ou en Nouvelle-Angleterre, mais il n'est pas du tout exclu qu'ils aient été consommés à Canso. Dans le cas précis que nous mentionnons ici toutefois, les produits ne transitèrent pas par Canso puisque le capitaine Cate resta à Cadix au-delà de la mi-août 1729 et qu'il reçut par conséquent l'ordre de retourner directement à Piscataqua[18].

Les registres de la douane confirment la présence occasionnelle à Canso de produits d'origine méditerranéenne. En 1728, le brigantin *Gardiner*, arrivé d'Espagne pour prendre du poisson qu'il devait livrer au Portugal, fut confisqué parce que le capitaine avait importé des produits espagnols sans payer les droits. La cargaison (de l'huile d'olive, des olives, du vin et du savon) fut vendue aux enchères et rachetée en bonne partie par le capitaine, Robert Parramore[19]. Les transactions de ce genre ne sont que rarement consignées et les documents dont on dispose donnent à penser que les produits européens étaient importés directement en Nouvelle-Angleterre, sans transiter par Canso. Une liste des bateaux de pêche ayant quitté Canso en septembre 1730 ne fait état que de quatre bateaux, sur 154, transportant des importations de l'étranger vers des ports de la Nouvelle-Angleterre. L'immense majorité des navires partants n'étaient chargés que de matériel de pêche, de poisson de rebut ou tout simplement de lest[20].

Il semble que le commerce clandestin avec Louisbourg ait toujours occupé une place importante au sein de l'économie de Canso. Dès 1726, un commerçant

chevronné de la Nouvelle-Angleterre fait état qu'il arrivait souvent que des navires de la Nouvelle-Angleterre apportent des biens comme du bétail, de la viande de porc, des planches et des bardeaux à Louisbourg. Au départ des ports de Nouvelle-Angleterre, les marchandises étaient officiellement en route pour Canso, mais elles étaient en fait destinées à Louisbourg[21]. Les difficultés chroniques de Louisbourg à se procurer des vivres en quantité suffisante en faisaient un marché lucratif pour la Nouvelle-Angleterre, avec son bétail et ses denrées accessibles. D'ailleurs, de fréquentes pénuries forçaient les autorités de Louisbourg à accepter, et à l'occasion à réclamer, le commerce avec la Nouvelle-Angleterre. En 1743, par exemple, une pénurie appréhendée poussa les autorités de la place à faire venir de Canso de la farine, des biscuits, du maïs, des légumes et de la morue[22]. La proximité d'un marché immédiatement accessible avait pour résultat de créer une rareté des provisions de bouche à Canso, rareté qui avait pour effet de faire monter les prix. Ainsi, par exemple, le prix du mouton à Canso en 1726 aurait été le double de celui demandé à Louisbourg[23].

Le commerce de la Nouvelle-Angleterre avec Louisbourg avait des adversaires des deux côtés. Les autorités britanniques concluaient qu'il était préjudiciable au développement de Canso, tandis que les marchands britanniques se plaignaient qu'étant donné que les Français s'approvisionnaient à Canso, les commerçants de bon droit ne pouvaient acheter de poisson et se trouvaient par conséquent dans l'impossibilité d'accéder au riche marché de la Méditerranée[24]. Certains marchands français s'opposaient tout autant au commerce avec la Nouvelle-Angleterre: en 1725, un groupe d'entre eux soutint que les contrebandiers anglais les empêchaient de gagner leur vie du fait qu'ils importaient des produits comme de la viande de boeuf ou de porc, du tabac, du sel, du goudron et du tissu[25]. Néanmoins, le commerce illicite entre la Nouvelle-Angleterre et Louisbourg a prospéré durant tout le début du XVIIIe siècle. Malgré les risques de saisie par les autorités françaises ou anglaises, les marchands de la Nouvelle-Angleterre trouvaient des avantages lucratifs à la situation, notamment l'accès au marché des Antilles françaises. Les produits antillais comme le sucre, le coton, le cacao, la mélasse et l'indigo s'écoulaient sans difficulté à Boston et procuraient des bénéfices supplémentaires à nombre de commerçants qui pratiquaient la pêche commerciale à Canso. La correspondance qu'a échangée l'entrepreneur bostonnais Peter Faneuil avec son agent à Canso, Thomas Kilby, sur deux étés illustre bien à quel point il était engagé dans le commerce avec Louisbourg. Au cours de l'été 1737, Faneuil envoya au moins trois navires à Canso, d'où ils devaient faire voile vers Louisbourg. Leur cargaison se composait de matériaux de construction tels que planches, bardeau et briques, ainsi que de denrées alimentaires comme le boeuf, les biscuits et la farine. Kilby avait pour instruction d'acheter en échange des produit antillais, notamment de l'indigo, du rhum, de la mélasse et du sucre dans la mesure où ces denrées étaient disponibles[26]. Il semble que les produits demandés aient alors été envoyés à Boston via Canso. Ainsi, encore que la majeure partie des biens semble avoir été consommée en Nouvelle-Angleterre, il est possible qu'il en soit resté une partie à Canso.

Au cours des 25 années où les pêcheurs originaires de la Nouvelle-Angleterre se sont adonnés à leur activité à Canso, les prises et les revenus ont varié de façon appréciable. Les gens de la Nouvelle-Angleterre se sont mis à pêcher à Canso peu après la cession de la partie continentale de la Nouvelle-Écosse à la Grande-Bretagne en 1713, et vers 1718 une cinquantaine d'hommes pêchaient à Canso avec John Henshaw et Giles Hall de Boston, les premiers Anglais à s'y établir[27]. En 1720, un officier de la marine britannique signala que 96 navires anglais étaient à l'oeuvre dans la région[28]. La saisie de matériel de pêche français opérée par le capitaine Thomas Smart à Canso en 1718 et le raid de représailles mené par les Indiens contre les gens de la Nouvelle-Angleterre établis à cet endroit en 1720 n'ont été que de brefs contretemps dans la croissance de la pêche commerciale. En effet, l'étendue des pertes

est révélatrice de la valeur de l'industrie à l'époque. En 1718, par exemple, les Français firent état de pertes de biens pour une valeur de 200 000 livres, tandis que deux ans plus tard, les pertes des gens de la Nouvelle-Angleterre, même après la reddition de certains biens, furent estimées à £9000[29].

Il semble que ce soit dans les années 1720 que les pêcheries de Canso aient atteint leur sommet. En 1720, le gouverneur Richard Philipps de la Nouvelle-Écosse affirma que les pêcheurs originaires de la Nouvelle-Angleterre réalisaient des prises de l'ordre de 80 000 à 100 000 quintaux par année, encore que les statistiques pour les années ultérieures indiquent que les prises annuelles ont rarement dépassé les 60 000 quintaux[30]. La crainte que les Indiens reviennent à l'attaque au début de la décennie a retardé la croissance de l'industrie et, en 1722, un groupe de pêcheurs de Canso menaça de quitter les lieux si le gouvernement britannique ne leur accordait pas de protection suffisante pour la pratique de leur activité[31]. Une première mesure en ce sens fut prise en 1723 quand un bâtiment de guerre fut envoyé patrouiller la côte de la Nouvelle-Écosse. Un an plus tard, un petit fort fut construit dans l'île Grassy pour défendre l'établissement à terre[32]. En outre, la signature d'un traité de paix avec les Indiens en 1726 réduisit la menace qui pesait sur les pêcheurs[33]. Bien que les statistiques pour la fin des années 1720 soient incomplètes, le commerçant chevronné Joshua Peirce signale que l'année 1728 a été la meilleure qu'il a connue depuis longtemps à Canso, et il prévoit que, l'été suivant, la pêche sera aussi bonne qu'en 1728[34].

Le commerce direct avec les marchés d'outre-mer semble avoir décliné dans les années 1730. Tout au long de la décennie précédente, un nombre appréciable de navires qui chargeaient des marchandises destinées aux pays de la Méditerranée venaient d'Angleterre, tandis que le nombre de ceux qui venaient de la Nouvelle-Angleterre était moindre. À partir du début des années 1730, les long-courriers de la Nouvelle-Angleterre se mirent à dominer, et, vers la fin de la décennie, comme la possibilité d'une guerre avec l'Espagne s'était accrue, les exportations directes de Canso vers les marchés d'outre-mer furent réduites à presque rien. Ainsi, aucun long-courrier britannique ne vint à Canso en 1740 et un rapport de pêche établi l'année suivante signalait que nul long-courrier n'était venu depuis que la guerre avait éclaté à la fin de 1739[35]. Le poisson de qualité marchande fut rapporté en Nouvelle-Angleterre pour être réexporté vers l'Europe ou les Antilles.

Le déclin du commerce outre-mer fut influencé par plusieurs facteurs. Les missions navales britanniques envoyées pour protéger la pêche, et les marchands britanniques avec elle, se plaignaient qu'une bonne part des prises était vendue aux Français de Louisbourg. Il ne restait par conséquent plus guère de bénéfices à faire pour les commerçants britanniques[36]. Le poisson de Canso acquit en outre une réputation de qualité médiocre imputable à de mauvaises pratiques de salage. À la fin des années 1720, la consommation de poisson de Canso sur le lucratif marché ibérique avait chuté et les consuls et marchands britanniques sur place se plaignaient de la qualité inférieure du poisson. Les fonctionnaires de l'Office du commerce firent savoir qu'on risquait de perdre le marché de la Méditerranée si l'on ne faisait pas plus attention[37].

La nature de la pêche commerciale à Canso la prédisposait aux problèmes. Alors qu'à Terre-Neuve la pêche était toujours essentiellement côtière et pratiquée àbord de petits bateaux, la pêche à Canso constituait une industrie et se pratiquait au large, sur les grands bancs. Le poisson fraîchement pêché était salé et entreposé dans les cales des goélettes pour la durée de l'expédition, soit de deux à cinq semaines. Par contre, les pêcheurs de Terre-Neuve rentraient au port chaque soir, si bien que les prises de la journée étaient lavées et mises à sécher presque immédiatement. Aussi, l'été en particulier, il pouvait arriver que le poisson de Canso soit brûlé au salage et abîmé au point de ne pouvoir être vendu que comme poisson de rebut, et non pas comme poisson de qualité marchande, qui valait plus cher. Toujours au sujet du

poisson de Canso, on déplorait que, dans une tentative pour gagner le marché de début de saison, le plus lucratif, les marchands de la Nouvelle-Angleterre expédiaient la morue avant qu'elle ait séché convenablement, ce qui en diminuait encore la qualité à son arrivée en Europe[38].

La pêche à Canso, qui était étroitement associée à la communauté marchande de Boston, subissait également le contrecoup de la rivalité qui opposait les villes côtières de la Nouvelle-Angleterre. Au cours des années 1720 et 1730, des entrepreneurs des villes du littoral d'Essex County, comme Marblehead et Salem, s'efforcèrent de casser l'écrasante domination de Boston dans le transport naval dans la baie du Massachusetts. En 1737, Peter Faneuil prévint son agent à Canso: les pêcheurs devaient veiller à accroître la qualité de leur produit, car les industriels de la pêche à Marblehead profiteraient de la moindre carence du poisson de Canso pour détruire les pêcheries de cet endroit[39]. En outre, le marché du poisson, tant en Europe qu'aux Antilles, connaissait un sérieux encombrement dans les années 1730[40]. Ainsi, l'insécurité des transports imputable à la guerre avec l'Espagne, la baisse de la demande et la concurrence puissante se conjuguèrent pour miner la position – établie depuis longtemps – de Canso dans l'industrie de la pêche de la morue de la Nouvelle-Angleterre. L'incapacité de l'établissement de se remettre sur ses pieds après l'attaque française de mai 1744 ne faisait que confirmer son recul.

Pendant une brève période de cinq ans à peine, les pêcheries de Canso comportèrent un volet supplémentaire: celui de la chasse à la baleine. Signalée pour la première fois en 1732, la chasse à la baleine se pratiquait sur les grands bancs et elle était surtout le fait de marins de Nantucket. La meilleure année a été l'année 1732: 22 baleines furent débarquées à Canso, ce qui représentait 2000 tonnes d'huile et six tonnes d'os pour une valeur d'environ £4500. Les prises de baleines furent moins nombreuses les années suivantes. En 1738, aucun des trois navires affectés à cette chasse n'en rapporta. Les comptes rendus officiels pour l'année 1740 font état que la chasse de la baleine ne s'est pas pratiquée cette année-là. Les premiers rapports indiquaient une présence nombreuse de baleines, mais, en quelques années, leur nombre a diminué, phénomène qui avait déjà été observé précédemment le long de la côte de la Nouvelle-Angleterre. En 1737, par exemple, on ne captura que neuf baleines, dont deux qualifiées de "petites". La plupart des navires qui avaient précédemment fait escale à Canso poussèrent vers le nord pour aller chasser dans le détroit de Davis où, cette année-là, on comptait de 50 à 60 baleiniers provenant du seul Massachusetts[41].

Durant les années où les pêcheurs de la Nouvelle-Angleterre pratiquèrent leur activité à Canso, l'établissement était protégé par un détachement du 40e régiment. Une compagnie de 36 hommes environ y fut postée à la fin de 1720, après l'attaque des Français l'été de la même année; quelques années plus tard, la garnison atteignit le sommet de 120 hommes. Leur présence nécessitait un approvisionnement régulier de la part des autorités militaires. Les denrées étaient fournies par des entrepreneurs britanniques, habituellement par l'intermédiaire d'agents en Nouvelle-Angleterre. Les entrepreneurs étaient tenus de fournir du pain, du boeuf ou du porc, du beurre ou du fromage, et de la farine ou du riz, à raison de sept livres de pain, sept livres de boeuf ou quatre livres de porc, trois chopines de pois, six onces de beurre ou une livre de fromage et une livre de farine ou huit onces de riz par homme par semaine[42].

La prédominance des commerçants de la Nouvelle-Angleterre sur le marché de Canso faisait probablement qu'une partie au moins de ces denrées provenait de Boston, comme c'était le cas des provisions destinées aux détachements du 40e postés à Annapolis Royal[43]. D'un autre côté, le liens étroits avec la Grande-Bretagne tissés à la faveur des voyages annuels des long-courriers ont peut-être fait que l'approvisionnement provenait davantage d'outre-mer. Ce fut presque certainement le cas en 1736, année où un groupe d'officiers firent rapport sur la qualité des vivres qui venaient d'arriver à bord du navire britannique *Sir Thomas Pinck* de Bristol. Il

semble que sa cargaison devait constituer une part importante des provisions de la garnison: sacs de pain (probablement des biscuits de mer), tonneaux de boeuf, de porc, de farine et de pois, et tonnelets de beurre[44]. Dans le même ordre d'idée, l'ingénieur militaire J.M. Bastide signale en 1742 que la garnison de Canso dépend du ravitaillement annuel effectué depuis l'Angleterre[45].

Des provisions fraîches et du bétail étaient régulièrement apportés de la Nouvelle-Angleterre. Les registres de commerçants de la Nouvelle-Angleterre révèlent que leur clientèle de Canso comptait des officiers de la garnison. Joshua Peirce, par exemple, fournissait toute une gamme de denrées: boeuf, mouton, rhum, sucre, tabac et lime. L'un de ses clients était le lieutenant-colonel du régiment, Lawrence Armstrong. À la fin des années 1730, le brouillard de Christopher Kilby comportait de nombreuses inscriptions correspondant aux achats d'officiers du 40e, y compris une vente de sucre et de verres à thé et à vin au capitaine Patrick Heron à Canso[46]. Ces transactions faisaient clairement partie d'un commerce régulier de denrées alimentaires périssables entre la Nouvelle-Angleterre et la Nouvelle-Écosse. Les officiers en poste à Canso, imitant en cela les résidents permanents, complétaient en outre leur diète en cultivant de petits jardins potagers. La carte de Canso tracée en 1742 par Bastide montre des jardins qui longent la rive sud de ce qui est maintenant l'île Grassy; dans le rapport qui l'accompagne, il signale que les officiers ont toujours besoin des produits frais qu'apportent les gens de la Nouvelle-Angleterre l'été, même s'ils ont "des petits jardins"[47].

Canso a joué un rôle important dans l'économie de la Nouvelle-Angleterre au début du XVIIIe siècle. Le poisson qui y était salé constituait une importante source de revenus pour les entrepreneurs coloniaux qui dominaient l'industrie. Par ailleurs, toute l'importance de Canso dans le réseau du commerce atlantique résidait dans les occasions qu'il offrait de commercer avec Louisbourg. L'établissement constituait la plaque tournante par laquelle transitaient les marchandises françaises, importées par la Nouvelle-Angleterre. L'été, Canso formait un marché utile pour les commerçants de la Nouvelle-Angleterre que l'approvisionnaient en denrées alimentaires et en matériel de pêche, mais l'établissement était trop petit pour constituer un marché ouvert toute l'année. En 1732, par exemple, le gouverneur Philipps signale que les seuls produits manufacturés consommés en Nouvelle-Écosse étaient des tissus de toutes sortes et que le seul bien d'exportation était le poisson de Canso[48]. Comme source d'un précieux produit de première nécessité et comme couverture pour le commerce illicite avec Louisbourg, Canso constituait néanmoins un appendice utile du réseau commercial de la Nouvelle-Angleterre.

Notes

1 Grande-Bretagne, Public Record Office, Colonial Office 218, vol.2, fol. 53-54. Council of Trade and Plantations aux Lords Comissioners of the Admiralty, 16 février 1726. (Le Colonial Office est désigné ci-après par les lettres *CO.*) Pour plus de détails sur la pêche commerciale, voir le "plan de pêche" annuel présenté au Board of Trade, CO217 passim.

2 New England Historic Genealogical Society (ci-après NEHGS), Documents de la famille Pepperell, dossier 13, Elias Pearse à Pepperell, 21 mai 1724; Massachusetts Historical Society (ci-après MHS), Divers documents reliés, 1728-1733, Samuel Appleton à Joseph Brandon, 24 juin 1728. Pour une analyse du réseau du commerce transatlantique de la Nouvelle-Angleterre, voir W.T. Baxter, *The House of Hancock: Business in Boston 1724-1775* (New York, Russell & Russell, 1965) et Byron Fairchild, *Messrs. William Pepperell, Merchants at Piscataqua* (Ithaca, 1954).

3 Pour un excellent examen du régime financier répandu en Nouvelle-Angleterre et par conséquent à Canso, voir Baxter, *op. cit.* Pour des renseignements sur un lieu particulier, voir CO217/6, fol. 17, plan de pêche 1729, et fol. 26-27, plan de pêche 1730.

4 James G. Lydon, "Fish and Flour for Gold: Southern Europe and the Colonial American Balance of Payments", *Business History Review*, vol. 39 (1965), p. 173.

5 Voir par exemple CO217/5, fol. 231 et suiv., liste des navires quittant Canso, septembre 1730: pas d'huile à bord des navires appareillant pour l'est.

6 CO217/6, fol. 143, plan de pêche 1732; fol. 26-27, plan de pêche 1730; fol. 17, plan de pêche 1729. Les denrées alimentaires d'origine irlandaise étaient largement consommées par les pêcheurs de Terre-Neuve. Voir C. Grant Head, *Eighteenth Century Newfoundland* (Toronto, 1976), p. 109-110.

7 CO194/8, fol. 140, Commodore John St. Lo au Council of Trade and Plantations, 30 septembre 1727.

8 Harvard University Business School (ci-après HUBS), bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Joshua Peirce, Articles divers vendus à Canso, sloop *Happy Returns* 1726 et différentes inscriptions.

9 NEHGS, Documents de la famille Hancock, boîte 13, Connaissements pour des approvisionnements gouvernementaux, 1734-62.

10 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-2, Grand livre de Joshua Peirce, Dépenses domestiques, Canso, 1723.

11 CO217/6, fol. 26-27, plan de pêche 1730.

12 Head, *op. cit.*, p. 107.

13 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Joshua Peirce, Peirce au capitaine Cate, 9 février 1729.

14 NEHGS, Documents de la famille Pepperell, Dossier 17, Gibbs, Leven et Potter à Pepperell, 16 avril 1728. Au sujet des lois sur l'importation du sel, voir Charles M. Andrews, *The Colonial Period of American History, England's Commercial and Colonial Policy* (New Haven, 1938), p. 109.

15 Voir, par exemple, HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce et II A-2, Grand Livre de Peirce, diverses inscriptions, et NEHGS, Documents de la famille Hancock, F-4, Copie-lettres de Peter Faneuil 1737-1739, Faneuil à Thomas Kilby, 20 juin 1737, et du même au même, 1er septembre 1738. Andrews, *op. cit.*, p. 109.

16 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce, inventaire des navires envoyés à la pêche à Canso, 26 octobre 1725, et II A-2, Grand livre de Peirce, note sur les marchandises à bord du *Dolphin* à Canso, 31 août 1724.

17 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce, Peirce à un correspondant anonyme en Grande-Bretagne, 10 septembre 1728; Head, op. *cit.*, p. 102.

18 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce, Peirce à Francis Wilks, 1er février 1728 [sic – 1729], Peirce à William Jacks, 3 février 1729, Peirce au capitaine Cate, 9 février 1729 et 14 août 1729, Peirce à Jacks, 15 août 1729.

19 CO217/5, fol. 159-160, Évaluation du navire et du contenu, 20 août 1728.

20 CO217/5, fol. 231 et suiv., liste des navires quittant Canso, septembre 1730.

21 CO217/4, fol. 306, John Bradstreet aux Lords Commissioners of Trade and Plantation, reçue le 24 mars 1726. Des problèmes semblables, y compris la méthode pour abuser les fonctionnaires de la douane, ont été décrits 17 ans plus tard par le percepteur de la douane à Canso. CO217/31, fol. 199, Newton aux Lords of Trade, 1er septembre 1743.

22 Donald F. Chard, "The Impact of Ile Royale on New England, 1713-1763", thèse de doctorat, université d'Ottawa, 1976, p. 64.

23 CO217/4, fol. 306, Bradstreet aux Commissioners of Trade and Plantations, 24 mars 1726.

24 CO217/6, Fol. 92, Requête de Matthew Mauger *et al.* aux Lords Commissioners of Trade and Plantations, sans date [vers 1731-1732].

25 Harold A. Innis, "Cape Breton and the French Regime", *Transactions of the Royal Society of Canada*, vol. 29 sect. 2 (1935), p. 67.

26 NEHGS, Documents de la famille Hancock, F-3, Livres des factures de Faneuil 1725-1729, diverses listes de biens reçus de Louisbourg, et F-4, Copie-lettres de Faneuil, Faneuil à Thomas Kilby, 13 et 20 juin 1737, 15 juillet 1737, 12 et 18 août 1737, 8 septembre 1737, 21 août 1738 et 18 septembre 1738.

27 CO217/2, fol. 188, copie d'une lettre de Cyprian Southack au lieutenant-gouverneur à Annapolis Royal, 7 janvier 1718.

28 CO217/3, fol. 13-14, note de service du capitaine Benjamin Young, 21 octobre 1720.

29 Grande-Bretagne, Master of the Rolls, *Calendar of State Papers*, vol. 31 (1719-1720) p. 99; CO217/3, fol. 128-130, requête de Henshaw, Taylor *et al.*, 29 août 1720, pour la perte de biens évalués à £18 000 et fol. 212-215 pour le total révisé.

30 CO217/3, fol. 107, gouverneur Philipps aux Lords Commissioners of Trade, 26 août 1720.

31 CO217/4, fol. 142-143, Taylor, Richards *et al.* à Armstrong, 10 août 1722.

32 CO217/4, fol. 180, Armstrong aux Lords of Trade, 23 mars 1732; CO217/38, p. 37, Armstrong à Newcastle, 5 septembre 1725.

33 George A. Rawlyk, *Nova Scotia's Massachusetts: A Study of Massachusetts–Nova Scotia Relations 1630 to 1784* (Montréal, 1973), p. 130.

34 HUBS, bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce, Peirce à Tidmarsh et Appleton, 11 juillet 1728; Peirce à un correspondant anonyme, 25 avril 1729 et Peirce à Tidmarsh & Co., 28 juillet 1729, au sujet de la bonne pêche.

35 Plan de pêche pour les années 1730 pour ce qui est du déclin des envois outre-mer, et particulièrement CO217/8, fol. 101-103, plan de pêche 1740, "nul long-courrier ne charge ... cette année", et CO217/8, fol. 128-133 pour le rapport sur 1741.

36 CO194/8, fol. 140, St. Lo aux Lords of Trade, 30 septembre 1727; CO217/6, fol. 92, requête de Mauger *et al.* aux Lords of Trade, sans date [vers 1731-1732].

37 CO218/2, fol. 237-246, Popple à Burchett, 30 mars 1731.

38 Pour les plaintes au sujet des mauvaises méthodes de salage, voir plan de pêche pour les années 1730, par ex. 1730, CO217/6, fol. 26-27; voir aussi CO194/8, fol. 139v, St. Lo aux Lords of Trade, 30 septembre 1727.

39 NEHGS, Documents de la famille Hancock, F-4, Copie-lettres de Faneuil, Faneuil à Kilby, 15 juillet 1737.

40 James G. Lydon, "North Shore Trade in the Early Eighteenth Century", *The American Neptune*, vol. 28, 1968, p. 272-273.

41 Pour plus de détails sur la chasse à la baleine, voir plan de pêche, CO217/6, fol. 143 (1732), /7, fol. 28 et suiv. (1733), fol. 155-56 (1735), fol. 199 (1736), , fol. 27 (1737), /8, fol. 38 (1738), fol. 101-103 (1740). George Brown Goode, *The Fisheries and Fishery Industries of the United States* (Washington, 1884-1887), sect. 5, vol. 2, p. 94.

42 Archives de la Nouvelle-Écosse II, *A Calendar of Two Letter Books and One Commission-Book in the Possession of the Government of Nova Scotia, 1713-1741*, A.M. MacMechan, éd. (Halifax, 1900), Philipps à Armstrong, 4 avril 1721, p. 73.

43 Brenda Dunn, "Food for Philipps'Regiment, Annapolis Royal, 1717-1757", manuscrit inédit, Bureau de la région de l'Atlantique, Parcs, p. 2.

44 MHS, Documents Belknap, 61 A 130, John Jephsen, John Bradstreet, Christopher Aldridge, Thomas Armstrong et James Gibson à Paul Mascarene, 3 août 1736.

45 Forteresse de Louisbourg, Grande-Bretagne,Conseil privé 1, vol. 58, B3, "Report for Canso in Nova Scotia", par J.M. Bastide, ingénieur, 1742.

46 HUBS bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, II A-1, Brouillard de Peirce, divers comptes, y compris les biens vendus à Armstrong et prélevés à bord du sloop *Happy Returns*, juillet 1726; NEHGS, Documents de la famille Hancock, TH-1, Brouillards de Christopher Kilby, compte de Patrick Heron, 21 septembre 1738.

47 Forteresse de Louisbourg, Grande-Bretagne, Conseil privé, vol. 58, B3, "Report for Canso in Nova Scotia", par J.M. Bastide, ingénieur, 1742.

48 Compte rendu du commerce et des recettes en Nouvelle-Écosse établi par le gouverneur Philipps, inclus dans Philipps aux Lords of Trade, 24 janvier 1732, in Archives publiques Canada, *Documents Relating to Currency, Exchange and Finance in Nova Scotia with Prefatory Documents, 1675-1758*, revu et compilé par Gustave Lanctot (Ottawa, 1933), p. 180-181.

ANNEXE

Bétail et denrées dont la présence à Canso est précisée

1720 Bétail, porcs, volaille, chiens (bétail laissé à Henshaw après le raid indien, août)

1721 Quatre barils de cidre, quatre paires de bas de fil, six paires de moufles de fil, un morceau de crêpe, cinq verges de molleton (compte de Mme Hannah Pickering)

1723 3½ (tonneaux? quintaux?) de pain, 1 baril de porc, 65½ barils (?) de boeuf, 1 baril de farine, 1 baril de boeuf, 1½mouton, 1 gallon d'huile, mélasse (biens consommés par l'établissement Peirce)

1724 1 sac de clous de carvelle marine, 1 baril avec filets, 1 chandelier, 4 pistolets, 1 fusil, farine, épée, 1 tonneau de mélasse, 1 baril de filets,1 fût de vinaigre, 3 fûts de brandy, 1 fût d'huile, 1 tonnelet de sucre, 3 jarres d'olives, 2 ballots de toile (cargaison du sloop de Peirce)

1725 51 128 livres de pain, 319 boisseaux de pois, 5 019 livres de farine, porc, beurre, fromage (provisions de la garnison)

1726 18 "chaldron" de charbon, 1 000 barres de fer, 30½ aunes de toile de lin, 197 (quintaux?) de figues et de raisins secs, rhum, pipes, 20 moutons, 15 agneaux, 2 veaux, 1 vache, 1 boeuf, 10 700 pied-planches de planche sciée (biens vendus par Peirce)

1728 2 tonneaux de pain, 1 tonneau de rhum, 2 barils de farine, 4 barils de porc de Virginie, 121 livres de tabac (contenu de la goélette de la Nouvelle-Angleterre saisi par les douaniers); 2 tonnelets pleins et 5 tonnelets non entièrement remplis d'huile, 9 jarres pleines et 2 jarres non entièrement remplies d'huile, 4 fûts de vin, 131 livres de savon, 6 jarres d'olives (contenu du brigantin arrivé d'Espagne saisi par les douaniers)

1729 porc, boeuf, pain (denrées envoyées par Peirce); rhum, tabac, sucre, mélasse (biens utilisés pour rémunérer les travailleurs d'été)

1730 16 barils de haricots, 9 900 briques, 7 tonneaux de pain, 54 barils de farine, 60 boisseaux et 8 tonneaux de maïs, 2 tonneaux de rhum, 24 tonneaux de mélasse d'origine étrangère, 4 barils de sucre d'origine étrangère, fromage, boeuf, 20 000 pied-planches de planches, douves, bardeaux, autres planches (cargaison de navires ayant appareillé en septembre)

Vers 1731-1732 Rhum, mélasse, brandy, vin, toile (biens vendus par des commerçants français de Louisbourg)

1735 Sacs de pain (provisions de la garnison)

1736 Sacs de pain, fûts de porc, fûts de pois, fûts de boeuf, tonnelets de beurre, fûts de farine (provisions de la garnison reçues en juin, probablement de la Grande-Bretagne)

1737 Planches (différentes formes), bardeaux, briques, porc, boeuf, baril de farine, vin (biens envoyés de Boston par Peter Faneuil); bois (entreposé par Faneuil)

1738 8 pains de sucre, thé noir (denrées livrées à Patrick Heron)

Bibliographie

Andrews, Charles M.
The Colonial Period of American History, England's Commercial and Colonial Policy. New Haven, 1938.

Baxter, W.T.
The House of Hancock: Business in Boston, 1724-1775. New York, Russell & Russell, 1965.

Bell, Herbert C.
"The West India Trade Before The American Revolution", *American Historical Review*, 22 (1917), p. 272-287.

Brebner, J.B.
New England's Outpost: Acadia Before the Conquest of Canada. New York, 1927.

Canada. Archives publiques
Documents Relating to Currency, Exchange and Finance in Nova Scotia with Prefatory Documents, 1675-1758. Revu et compilé par Gustave Lanctot, Ottawa, 1933.

Chard, Donald F.
"The Impact of Ile Royale of New England, 1713-1763", thèse de Ph. D., université d'Ottawa, 1976.
"The Price and Profits of Accommodation: Massachusetts – Louisbourg Trade, 1713-1744", Seafaring in Colonial Massachusetts (Conférence donnée par "The Colonial Society of Massachusetts", 1975), Boston, 1980, p. 131-151.

Davis, R.
The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries. Londres, 1962.

Douglass, W.
A Summary Historical and Political of the First Planting, Progressive Improvements and Present State of British Settlements in North America. Londres, 1760.

Dunn, Brenda
"Food for Philipps'Regiment, Annapolis Royal, 1717-1757", manuscrit classé, Bureau régional de l'Atlantique, Environnement Canada – Parcs.

Fairchild, Byron
Messrs. William Pepperell, Merchants at Piscataqua. Ithaca, 1954.

Fleming, Davis B.
"The Canso Islands: An 18th Century Fishing Station". Travail inédit nº 308 (1977), Parcs Canada, Ottawa.

Forteresse de Louisbourg, parc historique national
Grande-Bretagne, Conseil privé 1, vol. 58, B3. "Report for Canso in Nova Scotia at the Extream [sic] East North East part of North America" par J.M. Bastide, ingénieur, 1742.

Godfrey, William
"John Bradstreet An Irregular Regular 1714-1774", thèse de Ph. D., Queen's University, 1974.

Goode, George Brown
The Fisheries and Fishing Industries of the United States. Washington, 1884-1887.

Grande-Bretagne. Master of the Rolls
Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies (1574-1737), W.N. Sainsbury *et al.*, Londres, 1916-1963, v. 28-44.

Grande-Bretagne. Public Records Office
Colonial Office, CO217, Nouvelle-Écosse et Cap-Breton, correspondance originale; CO218, Livres d'inscriptions; CO194, Terre-Neuve, correspondance originale.

Harvard University Business School
Bibliothèque Baker, Documents de la famille Wendell, Copie-lettres de Joshua Peirce, vol. II A-1 et II A-2, (1722-1734).
Documents de John Erving, 1733-1745.

Head, C. Grant
Eighteenth Century Newfoundland. A Geographer's Perspective. Toronto, 1976.

Innis, Harold A.
"Cape Breton and the French Regime", *Transactions of the Royal Society of Canada*, vol. 29, sect. 2 (1935), p. 68-76.
The Cod Fisheries, Toronto, 1940.

Jensen, Albert C.
The Cod. New York, 1972.

Lounsbury, Ralph G.
The British Fishery at Newfoundland, 1634-1763. New Haven, 1934. Réédition chez Anchor Books, 1969.
"Yankee Trade at Newfoundland", *The New England Quarterly*, vol. 3 (1930), p. 607-626.

Lydon, James G.
"Fish and Flour for Gold: Southern Europe and the Colonial American Balance of Payments", *Business History Review*, vol. 39 (1965), p. 171-183.
"North Shore Trade in the Early Eighteenth Century", *The American Neptune*, vol. 28 (1968), p. 261-274.

MacNutt, W.S.
The Atlantic Provinces: The Emergence of Colonial Society, 1712-1857. Toronto, 1968.

Massachusetts Historical Society
Documents Belknap, vol. 61A.
Divers documents reliés, 1715-1746.
Documents de la famille Wendell, Jacob Wendell, 1691-1761, Copie-lettres et livres de comptes.

New England Historic and Genealogical Society
Documents de la famille Hancock, TH-1, Brouillard de Christopher Kilby, TH-3, Brouillard, (Comptes) 1735-1740, Registres de Faneuil, F-1 (Grand livre), F-1a

(Brouillard), F-2 (Comptes), F-3 (Factures), F-4 (Copie-lettres 1737-1739), boîtes 1-8, 13.
Documents Pepperell, dossiers 10-28, 38-40.

Nouvelle-Écosse, Archives publiques
Archives II, *A Calendar of Two Letter-Books and One Commission-Book in the Possession of the Government of Nova Scotia, 1713-1741*. Éd. A.M. MacMechan, Halifax, 1900.
Archives III, *Original Minutes of His Majesty's Council at Annapolis Royal, 1720-1739*. Éd. A.M. MacMechan, Halifax, 1908.
Archives IV, *Minutes of His Majesty's Council at Annapolis Royal 1736-1749*. Ed. Charles Bruce Fergusson, Halifax, 1967.

Phillips, James Duncan
The Life and Times of Richard Derby Merchant of Salem, 1712 to 1783. Cambridge, Mass., 1929.
Salem in the Eighteenth Century. Salem, 1969.

Rawlyk, G.A.
Nova Scotia's Massachusetts: A Study of Massachusetts – Nova Scotia Relations 1630 to 1784. Montréal, 1973.

Shepherd, James F. et Gary M. Walton
Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America. Cambridge, G.-B., 1972.

Weeden, W.B.
Economic and Social History of New England, 1620-1789. Boston, 1890, 2 vol.